

令和4年麒麟のまち創生戦略会議 サミット議事概要

日時：令和4年11月7日（月）午後2時20分～3時30分

場所：八頭町男女共同参画センター 大研修室

出席者：鳥取市長、鳥取市副市長、鳥取市議会議長、岩美町長、岩美町議会議長、若桜町長、若桜町議会議長、智頭町長、智頭町議会議長、八頭町長、八頭町議会議長、香美町長、香美町議会議長、新温泉町長、新温泉町議会議長

1 開会あいさつ（八頭町長）

○お土産紹介（八頭町長）

○麒麟のひとCD紹介（戸田鳥取市政策企画課長）

2 意見交換 テーマ「麒麟のまち圏域における地域公共交通について」

資料説明：小森鳥取市交通政策課長

《岩美町長》

今日のテーマは答えのない課題だと思っている。少子化が進み、高校生など通学に使う子どもが減っていく。その一方で、高齢化で交通手段のない高齢者が増え移動手段を確保していく必要がある中で、今の交通体系を維持していくことができないかと考えている。岩美町では、高校生への通学費の助成や、町内の中学生に助成をしながら、公共交通をもう少し延命できないかと考えている。ただ、どうしても赤字という部分は避けて通れない状況にある。鉄道については、国として鉄道網をどう考えるのか議論してほしいという思いがある。岩美町には、山陰線がある。山陰線という動脈の鉄道をなくしてはならない。事業者が経営できる仕組みづくりが必要だと考えている。人口が少ない自治体で乗車運動をしても大きな効果は見込めない。それよりも、国としてどう考えるかという部分で、事業者に対し支援を検討していただきたいと考えている。

バスについても、鳥取市の方に路線バス、町内は町営バスを持っているが、どうしても恒常的な赤字となっている。町営バスは特別交付税の補填もあるが、一般財源もある。町内移動の運賃を均一化していく、そういった取組の中で、これまで公共交通を利用していない人に利用してもらえる仕組みができるのか、そのための財政負担がどの程度まで耐えられるのか検討していきたい。麒麟のまち圏域内の移動で申し上げますと、JR やバス事業者の協力も必要だと思うが、圏域内での移動を容易にする仕組みづくりを進める中で、お互いの地域を知っていただく、そういった中で乗車人員の拡大につながる仕組みづくりができればいいなという思いがある。

タクシー事業者についてもドライバー確保が難しい中で、事業者が撤退することにならないよう、今はコロナの臨時交付金で観光客の乗車運賃の助成を行って事業者支援ができていますが、来年以降どうやって確保していくのか、町内の交通空白地の移動手段としてタク

シーをどう考えていくのか、こういったことを検討していきたい。

《岩美町議会議長》

我々の若い頃は岩美町も2万人ぐらいの人口があって、バスでも汽車でも立って乗っていた。今は1万2千人ぐらいの人口となって、変える時期に来ていると思う。他の市町の考え方を聞かせていただいて参考にできればと考えている。

《若桜町長》

若桜鉄道も、過疎化・少子化に加えてコロナ禍や燃料費の高騰も加わり厳しい経営環境にある。観光に活路を見出していく必要があると考えている。若桜鉄道は沿線の駅舎やSLの転車台もあって、鉄道施設が国の登録有形文化財の指定を受けている。文化財としての価値に加えて、三戸岡礼二先生デザインの観光列車を導入し、駅舎のレトロ化の改修も行い、鉄道施設そのものの観光資源化を進めてきた。コロナで出鼻をくじかれたが、最近はwithコロナで、少しずつ観光客も戻ってきている。例えば、土日祝日に貸し切りの観光列車を運行しているが、3月末までほぼ予約が埋まっている。DMOにも御尽力いただいて、ツアー商品も半分近くまで増えてきている。バスで郡家駅まで来て、若桜鉄道に乗り換えて若桜にきて、若桜駅で転車台とかSLとか見ていただいて、それから若桜駅にバスが迎えに来て、次に移動する、そういう鉄道そのものを楽しむパターンが増えてきている。利用客はコロナ前までは戻ってきてはいないが、そういう取組が増えてきて、今年の上期は10%くらい利用客や売上が増えてきているが、燃料費の高騰で収益は不透明な状況にある。今後は、沿線の観光施設や飲食店、土産物店としっかり連携を強めて、沿線の観光とセットで売り出していくことが必要ではないかと考えている。八頭町さんや麒麟のまち観光局とも一緒になって取り組んで行きたい。

そのために、鉄道から観光施設までの二次交通も非常に大切だと考えており、両町とも町営バスを運行しているが、それに加えて、電動キックボードの導入に向けて実証実験を鳥取市のIT企業さんが中心となって実施されている。若桜鉄道も協力しながら、実験を今月末までやっていこうということで進めている。麒麟のまち圏域の観光交流の促進にあわせて、若桜鉄道の利用もよろしくお願ひしたい。

《若桜町議会議長》

町内の移動手段について御紹介する。若桜町では、路線バス、オンデマンド便を走らせている。さらに地域コミュニティタクシーを導入しているのでご紹介する。

ドア to ドアによる移動手段地域コミュニティタクシーを導入している。交通事業者に頼らない、住民共助の体制で実施している。事業主体が市町村となるので、車両は白ナンバーで、I種免許で運行できる。若桜町内2地域で実施している。地域の方に運転をしていただいているが、担い手も高齢化が進んでいる。将来、担い手が必要になってくると思う。若桜町は雪が1m、2mと降る地域がたくさんあり、集落の道は狭いということもあり、運転の面でも安全に運行していくにはどうすべきかという課題もある。運転手の高齢化もあり、次の担い手を考えていかないといけないと思う。

《智頭町長》

智頭町が抱えているバス、タクシー等の問題について取り組んできている。詳細は担当から説明させていただく。

《智頭町：松村企画課長補佐》

智頭町で取り組んでいる共助交通の仕組みについて御説明する。智頭町では、A I型の共助交通を進めており、先般、運営協議会で町民のみなさんから募集した愛称が「のりりん」に決定したところ。もともと智頭町は、すぎっこバスという町民バスを町営で運行し、5つの谷を走っていた。定時路線のバスで土曜日は減便、日曜日と祝日は運休しているということで、なかなか町民のみなさんの交通手段として利便性が思わしくない状況だった。朝晩の通勤や通院がメインで運行していたが、日中は利用者が少ないということで、年間の維持管理費も数千万円かかっている状況だった。

そういった課題を踏まえて、令和元年に地域公共交通計画を策定して、住民ドライバーさんが自家用車で、将来的なドア to ドアを目指した共助交通仕組みを作るべきではないかということを計画に定めて進めている。令和2年、3年で一部地域で実証事業を実施し、今年度の年明けに全町域で実証実験を行って、令和5年4月に本格運用を目指して進めている。

共助交通をA Iで管理するというので、智頭町は、全戸にI T告知端末とドコモのA Iデマンドバスというアプリケーションを組み合わせたご自宅のI T告知端末でタクシーのように予約できるというような建付けで運行を考えている。現在、町民ドライバーの募集をかけているところで、料金設定やドライバー報酬についてはこれから決めていくところ。高齢者の移動手段や観光の二次交通に利用していくことになると思う。

《智頭町議会議長》

報道にもなったが、美作スローライフ列車が運行されている。これは、連休と秋の観光シーズンにあわせて運行されるが、発売すると即完売になる人気の高い列車。観光を主としており、ゆっくり駅に30分程度停車し、地元の産物の販売や芸能披露をお楽しみいただいている。岡山県新見市議会から智頭町に提案があつて、広島県庄原市、津山市とともに、因美線、津山線、姫新線、芸備線の存続と利用促進の運動をやっつけようではないかということで、議員連盟の御提案があり、9月の定例会に諮り、全議員が参加する形の中で、新たな利用と存続に向けての運動をやっつけようということで、動き始めたところ。かつては、鳥取県東部から山陽・阪神方面への主要な路線であったが、今後は、観光への活路を見出していないといけないのではないかとこの状況の中で、これから先の運動としてやっていきたい。

《八頭町長》

八頭町内の公共交通機関としては、JR、若桜鉄道、日交の路線バス、町営バス、タクシーの5つの事業者がある。コロナ禍で利用者が減少しているが、これは全国的な課題であると考えている。これからは、事業者の枠を超えた共通パスの実証実験を行っている。抜本的な利用促進が必要だと考えている。特に、今後は運転手の減少も懸念され、確保というのはこれから難しい時代になってくると思う。現行のダイヤや、高齢者の通院や買い物、そういったことの維持が難しくなってしまう。公共交通は持続可能でないとはいけないと思うが、まず

は運転手のみなさんがいなくてはならないということで、マンパワーの不足は地域の課題だと考えている。これからは、鉄道事業者をはじめとする交通事業者全体を巻き込むような、斬新的な利用施策が必要だと思う。また、地域で公共交通を守る、地域のみなさんを巻き込む取組、団体の支援・育成ということも必要だと考えている。八頭町内にも若桜鉄道の駅があるが、守る駅をつくっていただいて、予算を準備している。イベントの開催や沿線の景観維持にも取り組んでいただいている。鉄道に限らず、バス・タクシーにも同様のことが言える。国はこれから自動運転にスライドしていくのだろうと思うが、それぞれの自治体で取り組むのではなくて、圏域で一緒になって連携して取組を進めていく必要がある。1つの自治体では限度があるので、圏域で横のつながりで取り組みながら、実現していけたらと思う。

《八頭町議会議長》

八頭町は鉄道が走る町である。しかし、人口減少もあり、鉄道も経営的に厳しい状況にある。議会としても前向きに取り組んでいるが、これをどのようにして存続するかが大きな課題である。高齢化、あるいは人口減少の中、地方の交通をどうするのかということがある。近年、家族や集落が大きく変化しているものと考えている。

地域の新しい生活共同体としての再構築も必要ではないかと思う。通学あるいは交通弱者に対する対応というのは、十分やっつけていかなくてはならないところではあるが、町の予算の中でもかなり高くなっている。そういう面で、今後とも検討していきたい。

《香美町長》

本年4月のJRの発表前から、ダイヤが不便で利用がままならない。香美町内には5つの駅があり、以前は列車通学の児童・生徒が利用の底上げをしていたが、今はそうではない。全体の乗降客数が減り、20年前の40%まで落ちている。このままではいけない。今後も要望活動をしていかないといけないということで、兵庫県但馬県民局でのワーキングチームや養父市の検討会議にも参加している。バスも同じような状況にある。香美町は360k㎡あり、旧村岡町、旧美方町は谷が深く、町が用意しているが町民利用が少ない。今後、しっかりと実証実験やデマンド型の検討も含めて、さらなる利用率の向上に向けた取組を進めたい。タクシーも町民利用が下がっている。夕方になると運行をやめてしまう。コロナ交付金を活用してタクシー会社を支援しているが、いつまでできるかとも思う。智頭町さんの官民共同の取組を勉強させていただきたい。どの交通手段も、今が正念場だと思って、検討を進めたい。

《香美町議会議長》

人口減少・少子高齢化の中、電車、バス、タクシーいずれも厳しい状況にある。運行側の経営の問題や、行政の維持経費の負担も毎年かさんでいる。利用者確保のため、新たな路線の見直しや運行時間帯なども含めて検討が必要である。特に高齢者を対象とした公共交通の見直しが必要であり、多くの課題がある。

香美町でも様々な取組を行っている。運営企業との協議や新たな交通形態に対する法的規制など、多くの課題の中で取り組んでいる。兵庫県西播磨地区では、隣の町との連携の中でバス運行を行い、利用者数が毎年伸びている事例もある。これは、利用者のニーズにあっ

た運行が行われているから利用者が伸びていると推測される。麒麟のまち圏域においても、県境や市町を超えた連携の中で検討する必要があるのかなと思う。検討内容は、しっかりとした利用者アンケートや聞き取り調査を行い、特に高齢者の利用目的、時間帯など、高齢者ニーズに絞る必要があるかなと思う。

公共交通空白地域をなくすためには、地域において公共交通活性化協議会等を立ち上げ、自分で解決しようという動きが必要であると思う。行政はそれを支え、地域住民が支え合いの中で取り組んでいける仕組みづくりを行い、行政がどのように関わっていけるのかが、今後の課題である。新温泉町の奥八田地区においては、地域づくり協議会を立ち上げ、行政支援なしの自主財源の中で、中古ワゴンを買って、福祉も絡めた中で買い物支援、通院支援を行っている。

公共交通の取組で一番重要なのは、いかに運用コストを抑えるかということ。デジタル田園都市構想の取組に大いに期待している。2022年に改正道路交通法が可決され、年内には一部が施行され、レベル4の自動車が走るということになっている。レベル4は、人が遠隔で監視しながら決まったルートを走るバスといった過疎地域での自動運転による移動サービスを想定したもの。このためには、高度情報通信ネットワークが必要となる。また、2030年頃にはレベル5が実現可能と予想される。レベル5が実現できれば、スマートフォンで操作して、自動運転で目的地に行くことが可能となる。無駄のないきめ細やかな運用が可能となる。ただ、2030年まで何もせず待っていたら地方は遅れる。公共交通の空白地域をなくしていくのは、まさに今の問題。待っていても問題解決にはならない。県や国にもしっかりサポートしていただく必要がある。これという解決方法は見つかりにくいけど、議会としても町民を巻き込んでしっかりと取り組みたい。

《新温泉町長》

新温泉町内にはJRの駅が4駅ある。大風と雪でとまる。高齢化、人口減少で乗る人は減っている。鳥取市内の私立高校に通う高校生が増え、現在70～80人いる。高校から通学バスが出るので、JRを使わない。浜坂駅の利用者数も、合併時は500人超あったものの、今は250人を割っている状況にある。このような中、できることは町でやっということで、鳥取や豊岡・城崎への旅行に半額支援を行っている。職員の出張もできるだけJRを利用するようにしている。

但馬3市2町でJRともいろんな交渉をしている。国にも要望をしたり、いろんな機関にプッシュしている。浜坂駅を中心に駅前の活性化を図り県道も改修し、町の企画、建設課、商工観光、教育委員会でプロジェクトチームを作って、駅前活性化を検討している。

《新温泉町議会議長》

新温泉町には4つのJRの駅がある。鉄道は、都市部と但馬地域を結ぶ重要な交通手段。交通手段だけではなく、持続可能な地域活性化の観点からも非常に重要。ローカル線の維持・存続は喫緊の課題であるので、麒麟のまちの連携を密にとって、維持・存続にまい進していただきたい。

《鳥取市長》

人口減少・少子高齢化が続く中、生活交通の維持・確保は大きな課題だと考えている。事業者支援、利用促進をすすめていくとともに、新しい取組として、共助交通、キャッシュレス化、自動運転も必要。JRの発表により、今後廃線の議論につながらないか警戒している。引き続き、存続に向けて強く働きかけていくことは必要。コロナ禍の中で、採算がとれる路線から赤字補填していたという構図が成り立たなくなったということもあると思う。大きな問題提起をされたのだと思う。

昭和62年の国鉄民営化には、大きな問題・課題があった。国の方も道路局には予算があるが、鉄道局はあまり予算がない。

山陰新幹線についても活動している。今の鉄道の運営の仕組みを変えていくことが必要でないかと考えて活動している。運動を展開することで、鉄道を含む公共交通を、防災・減災、防衛の面からも、生活交通を考えていくことは必要なことである。そこを国策として考え直していくことは必要なことだと考えている。麒麟のまち圏域でも検討をしたり、キャッシュレス化も進めていければいいと思う。具体的な提言等も進められたらいいと思うので、よろしく願いたい。

《鳥取市議会議長》

公共交通については、中国市議会議長会としても要望している。地域公共交通の充実・強化についても要望してきており、研修会も開催している。高速道路の整備促進、山陰本線の複線化についても要望を行っている。

《鳥取市副市長》

圏域一体となって取り組んで行くことが重要。

《若桜町長》

資料に、地域公共交通の新たな運行管理組織の設立の検討とあるが、具体的にはどういった検討がなされているか。

《鳥取市：小森交通政策課長》

検討段階には入っていないが、検討する材料として、それぞれのアイデアを出していただいたところ。個々の事業者が運賃を決めている、今の状況が利用しづらい状況もある。交通事業者、自治体、民間企業で話し合いながら、最適な公共交通の体系をデザインしていく、管理運行の仕方など話し合っただけで検討することができないかという提案がでていっているところ、まだ具体的な検討までは進んでいない状況。

《鳥取市副市長》

麒麟のまち圏域で、職員同士で連携をとって、情報交換しながら進めていきたい。

3 閉会あいさつ（八頭町議会議長）